ESPACE CLICHY-IMMEUBLE AGENA 12 RUE MOZART
92587 CLICHY CEDEX - 01 41 40 33 33

**03 JUIL 14**
Bimensuel
OJD : 21984

Surface approx. (cm²) : 3940
N° de page : 92-98



**Rencontre** CHRISTIAN SARRON

## Christian Sarron

# Un seigneur de l'âge d'or

Champion du monde 250 il y a bientôt trente ans de cela (le 12 août 1984, exactement), Christian Sarron est ensuite remonté en 500, où il tutoya jusqu'en 1990 les stars de la catégorie reine. Prenant cet anniversaire comme prétexte, nous revenons avec lui sur sa trajectoire exemplaire. Celle du plus grand pilote français de tous les temps.

**Par Christian Batteux. Photos CB/BS et archives *MR*.**

**DEPUIS** juillet 2013, Christian Sarron est chargé par la Fédération française de motocyclisme de détecter et d'aider les jeunes talents, en lien direct avec Jacques Bolle, ex-rival en piste devenu président de la FFM qui lui a proposé cette mission. *« Il nous faut un bon petit réservoir de championnats nationaux avec des gamins qui sortent du lot, et des champions français, une élite, des locomotives qui intéressent les médias et qui, indirectement, attirent des moyens financiers plus importants. »* Aujourd'hui, la Dorna a tous les pouvoirs, et gère la vague espagnole de sa toute-puissance. L'engouement créé par le promoteur espagnol est spectaculaire mais le revers de la médaille est par conséquent la domination des pilotes de ce pays. Ce quasi-monopole commence à devenir gênant, et les responsables du championnat d'Espagne ouvrent leurs portes aux pilotes étrangers comme Fabio Quartararo. *« Alors, comment faire de notre côté avec des moyens incomparablement plus réduits ? Travailler en partant du début en allant sur le championnat de France Superbike, le Challenge de l'Avenir, aller voir ce qui se passe en Espagne également. Soyons réalistes : nous ne sommes pas suffisamment nombreux pour faire changer les choses, nous avons besoin d'un public plus large, comme c'est le cas en Espagne, où l'homme de la rue connaît les noms des grands champions. »* En plus de cette « mission sacrée », Christian Sarron est également commentateur pour Eurosport sur les Grands Prix, se rend sur quelques *« événements d'anciens combattants »* comme les Coupes Moto Légende ou effectue de temps en temps quelques opérations pour Yamaha, marque à laquelle il est lié depuis 38 ans et dont il porte d'ailleurs un petit polo pour notre entretien, *« au cas où l'on ferait une photo »*. Il faut ajouter à cet agenda déjà bien chargé la piste de kart qu'il doit gérer à Riom avec son frère et dont il est copropriétaire. Résultat : un week-end de libre entre fin février et novembre ! *« Pour faire revenir la France sur le devant de la scène en Grands Prix, il faut bien commencer quelque part, et ne pas céder au découragement. Il y a par exemple des journées de découverte organisées par Alain Bronec à Alès, il faut repartir de la base, cela prendra du temps. Malheureusement, la vocation de la Fédération n'est pas de se substituer aux parents, c'est un sport qui coûte cher. Moi, si ça n'avait pas marché dès ma première saison, j'aurais commencé mon parcours professionnel avec le handicap de n'avoir pas validé ma qualification, c'était un risque à courir. Cela reste vrai aujourd'hui. »*

## PRÉPARER L'AVENIR, SA « MISSION SACRÉE »

De son côté, c'est en 1975 que Christian Sarron déboule dans le monde de la course motocycliste, à 20 ans, un âge quasi canonique selon les références actuelles – le champion MotoGP d'aujourd'hui, l'Espagnol Marc Marquez, comptant au même âge déjà trois titres de champion du monde, dont celui de la catégorie reine. *« J'ai arrêté mes études à 18 ans. Dans mon environnement familial, personne n'était concerné par le sport et encore moins par la moto, personne. J'ai travaillé en prenant le premier job que l'on me proposait à l'agence de l'emploi, un poste aux PTT* (un pur hasard), *où je suis resté un an et demi. La première fois que j'ai mis les pieds sur un circuit pour prendre le départ d'une course, j'avais donc 20 ans révolus.* (Il insiste) *La première fois que j'ai roulé sur un circuit ! J'ai commencé à pratiquer avec une Motobécane 125 que je m'étais payée à 17 ans. Avant j'avais une mobylette, une Motobécane là encore, elle était grise, strictement d'origine, j'avais même installé des sacoches, on était loin de la compétition ! J'avais tout pour passer pour un rigolo !* (Rire) *Sans que je sache vraiment pourquoi, j'ai tout de suite commencé à attaquer, à passer les virages le plus vite possible en gardant un principe de base : toujours rester de mon côté de la route. Mais déjà à la limite de l'adhérence en permanence. Pourquoi tout cela est-il arrivé ? Probablement parce que j'ai toujours été un gamin un peu timide, un peu inhibé, et surtout très peureux. Pour moi, aller vite c'était une façon de maîtriser la peur, de ne plus la subir. Une parenthèse : je n'ai jamais chuté sur la route. En 1972, avec ma 125, j'allais plus vite que mes copains qui avaient des 500 Kawasaki. La compétition, je l'ai commencée à 20 ans par la Coupe Kawasaki. Je suis allé à Magny-Cours pour les Journées K, où l'on m'a dit que nous étions près de 500 engagés, seul, en voiture* (une 4L), *avec une remorque, une tente et un jerrycan d'essence. Je n'avais pas d'outils, pas de braquets, pas de gicleurs, pas d'entonnoir, rien. Je ne connaissais rien à la mécanique ! Et pour ma première course, je me suis retrouvé en tête. Je n'ai vraiment pas compris ce qui m'arrivait. Voilà comment j'ai débuté. Comme*

6d7dc5d954d01a09a28d46947b0ab56f1458883811904ae



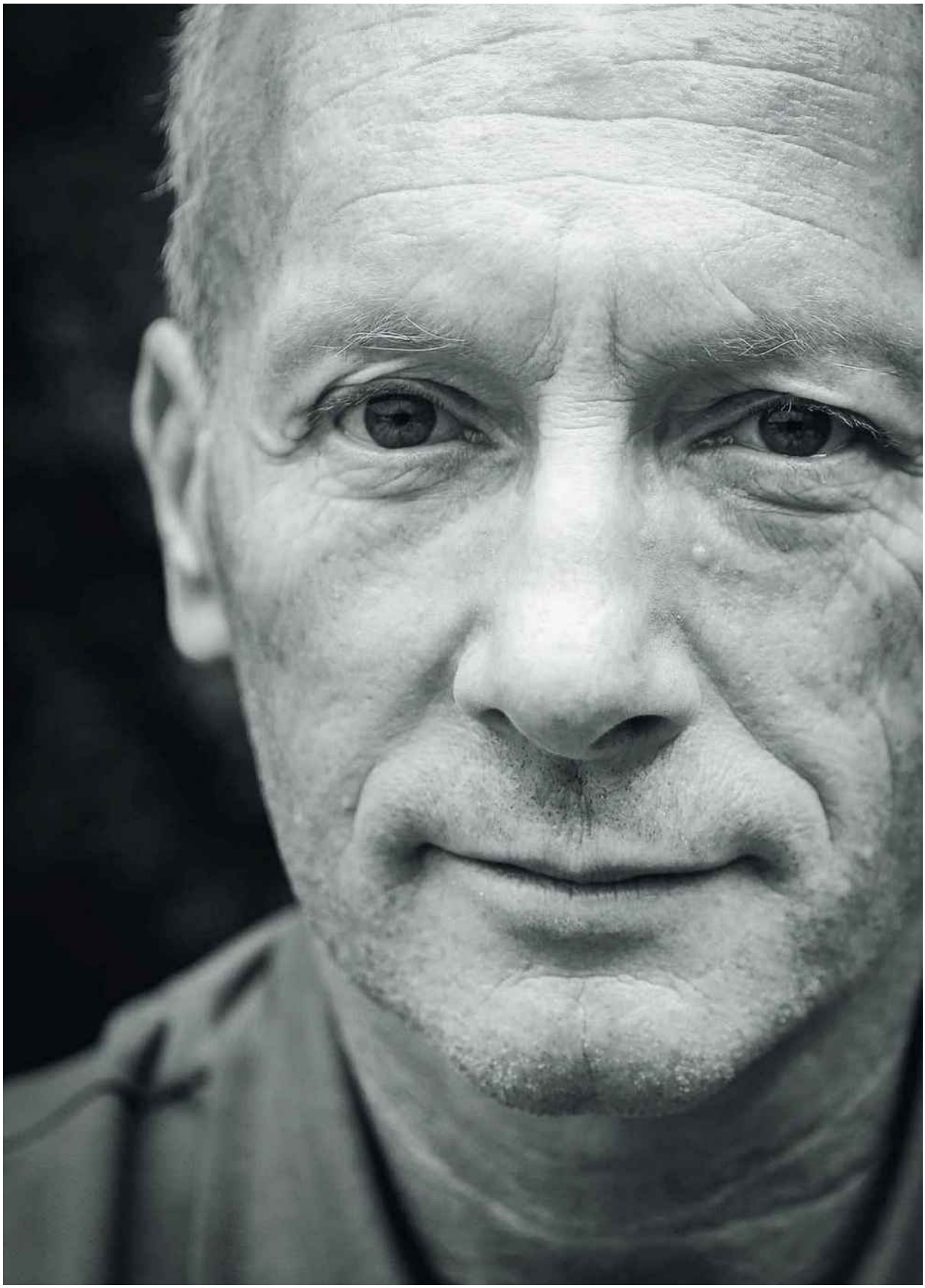
Tous droits réservés à l'éditeur

**03 JUIL 14**
Bimensuel
OJD : 21984

Surface approx. (cm²) : 3940
N° de page : 92-98

ESPACE CLICHY-IMMEUBLE AGENA 12 RUE MOZART
92587 CLICHY CEDEX - 01 41 40 33 33





6d7dc5d954d01a09a28d46947b0ab56f1458883811904ae



Tous droits réservés à l'éditeur

ESPACE CLICHY-IMMEUBLE AGENA 12 RUE MOZART
92587 CLICHY CEDEX - 01 41 40 33 33

**03 JUIL 14**
Bimensuel
OJD : 21984

Surface approx. (cm²) : 3940
N° de page : 92-98



*un vrai touriste ! J'ai démarré comme ça, j'ai tout de suite roulé aux avant-postes, et pour moi, le truc essentiel c'était donc de dominer et de vaincre ma peur. C'était mon ressort psychologique. Cette année 1975, j'ai fait la Coupe Kawa et les Promosport 500, avant de passer aux choses plus sérieuses en 1976. Patrick Pons, avec qui j'avais sympathisé lors d'une épreuve de Coupe Kawa, s'est cassé la jambe en début de saison, il a demandé à Jean-Claude Olivier que l'on me prête ses motos, je me retrouvais en championnat de France ou en Grands Prix 250, 350 et même en championnat du monde avec les 750 TZ ! Plus le championnat d'Europe d'endurance, où j'étais engagé sur la Kawasaki de la Sidemm avec Denis Boulom* (la récompense de la 3e place de la Coupe Kawasaki 1975), *le tout m'a pris 32 ou 33 week-ends de course ! Un an avant, je n'avais encore jamais roulé en course ! Là je me retrouvais contre des grands pilotes comme Agostini, Sheene, Hansford, j'étais un garçon timide qui n'en revenait même pas d'être là avec eux. Fin 76, je gagne la course de l'année à Brands Hatch, sur une 350, avec laquelle je bats le record du tour ! Petit à petit, j'ai commencé à comprendre, à apprendre, y compris la chance qu'on me donnait et les risques qu'il fallait accepter de prendre pour ne pas la laisser passer. Mais j'y suis allé de bon cœur, comme par exemple en endurance sur la 1000, où j'ai fait le meilleur tour à Spa de nuit, où l'on roulait à Montjuich en Espagne, l'une des pistes les plus dangereuses du monde, pendant 24 heures. Je ne faisais cependant pas de complexes : au Mans, au Bol d'Or, la nuit j'ai lâché Yvon Duhamel sur la Kawasaki officielle, et avec Denis Boulom, on n'a loupé la victoire de cette édition 1976 que parce qu'on a eu un problème électrique. Mais globalement, cette première saison, c'était un pari insensé. Logiquement, j'aurais dû me tuer, avec toutes ces motos différentes et pas simples de mode d'emploi. Je remercie encore Patrick Pons, Jean-Claude Olivier, qui eux aussi ont pris des risques en me mettant ainsi le pied à l'étrier. Je n'y connaissais vraiment rien. Les trajectoires, elles étaient dans ma tête* (sic). *J'ai tout appris tout seul. Monsieur Germain* (Jacky, le mécanicien en chef de l'écurie Sonauto Yamaha) *ne s'occupait que des motos, Patrick était dans son coin, il vivait à fond, en épicurien, il n'avait pas le temps de me prodiguer des conseils, mais on était vraiment très copains, presque comme deux frères. »*

## « IL FALLAIT ACCEPTER DE MOURIR EN COURSE »

Suivant une formation expresse pour apprendre ce métier qu'il a choisi comme mode d'expression, Christian Sarron, très vite, révèle un talent exceptionnel au sein d'une équipe Sonauto Yamaha à laquelle il restera fidèle durant toute sa carrière. *« Dans ce sport, que l'on dit physique, j'ai principalement travaillé avec ma tête, je me suis conditionné, j'ai énormément réfléchi, j'ai théorisé, analysé, puis j'ai tout mis en application. Ma force a été d'accepter les risques et les chutes, car je devais faire ma place assez vite au plus haut niveau. Ceci dit, en moyenne, je ne suis pas tombé plus que les autres : j'ai chuté 127 fois au cours de ma carrière, vu le nombre de courses que j'ai disputées, sur les circuits de l'époque, c'est dans la norme. Cependant, on peut dire que je suis un miraculé, parce que je tombais souvent dans les courbes très rapides, là où les différences se font toujours quand on a des motos de valeur inégale. C'est pour ça que je parle de conditionnement mental : chaque fois que je remontais sur ma moto, je me disais, si tu veux aller toujours plus loin, il faut y retourner, ma quête c'était la recherche de l'idéal en matière de trajectoires. Il fallait accepter de se faire mal, voire de risquer de mourir en course, mon engagement allait très loin. D'autant plus qu'à l'époque, on pensait beaucoup plus à la mort qu'aujourd'hui. »*
En 1980, Olivier Chevallier, Patrick Pons, Jean-Bernard Peyré et Christian Léon sont morts à quelques mois d'intervalle, Michel Rougerie trouvant lui aussi la mort en 1981. Pour Christian Sarron, cette série noire a coïncidé avec une période de trois ans qui s'étendit de 1979 à 1981, alors qu'il roulait en 500. Blessé, touché par la disparition de ses copains, il n'était plus que l'ombre de lui-même. *« Mes débuts avaient été bons : vice-champion du monde 750 en 77 derrière Steve Baker, 3e l'année d'après derrière Kenny Roberts et Johnny Cecotto, une victoire en 250 en 1977... Là, en 1979, j'étais pilote officiel*

6d7dc5d954d01a09a28d46947b0ab56f1458883811904ae



Tous droits réservés à l'éditeur

ESPACE CLICHY-IMMEUBLE AGENA 12 RUE MOZART
92587 CLICHY CEDEX - 01 41 40 33 33

**03 JUIL 14**
Bimensuel
OJD : 21984

Surface approx. (cm²) : 3940
N° de page : 92-98

**Ici à Brno en Tchécoslovaquie, en 1976, avec Patrick Fernandez *(n° 20)* et Olivier Chevallier *(n° 17)*, Sarron découvre les GP.**

*500 comme Cecotto. Mais je me suis blessé aux vertèbres cervicales quinze jours avant le premier GP lors d'une course 750 à Brands Hatch. Après, j'ai souffert de vertiges récurrents, je me suis blessé de nouveau, Patrick s'est tué en 1980 : ça a été un trou noir long de 3 ans. JCO ne m'a pas lâché, me permettant de tenir jusqu'en 82, saison que j'ai disputée en 250 et où je ne termine que quatre GP, car la moto cassait souvent, mais où j'en gagne un. L'année suivante, notre structure et notre organisation sont meilleures, mais la moto n'avance pas, je suis vice-champion* (derrière Carlos Lavado). *En 1984, enfin, ça se remet à sourire : je suis champion du monde 250 à deux épreuves de la fin. Mais pour moi, la 250 n'est qu'une étape. Une remise en forme avant de revenir en 500. »* La saison 1985 est donc synonyme de retour en 500, le top niveau. Depuis quatre ans, les choses ont changé. Les pilotes américains font désormais la loi. Eddie Lawson (Yamaha) et Freddie Spencer (Honda) sont les nouveaux maîtres de la catégorie reine. Managée par Giacomo Agostini, l'équipe Yamaha Marlboro aligne cette année-là Lawson et le Français Raymond Roche, auteur d'une saison 1984 fantastique (3e du championnat du monde) avec des Honda semi-officielles. Mais les dés sont pipés. *« L'équipe Marlboro, par contrat, avait l'exclusivité du développement et de l'assistance humaine* (ingénieurs) *par le Japon. En 1985, Yamaha a ainsi envoyé ma moto directement à Kyalami ! Je n'ai jamais roulé dessus de tout l'hiver ! De la même manière qu'on n'avait pas le développement ni les pièces, les ingénieurs japonais ne faisaient que relever ce qu'on faisait et ne donnaient que quelques conseils. Et c'était pareil pour les pneumatiques : Michelin m'avait promis des pneus de développement en cas de Top 3 final, ce que j'ai fait deux fois, mais ils ne me les ont jamais donnés ! Je me battais contre Lawson, Spencer, Gardner et compagnie, avec moins de développement, une assistance humaine symbolique, et des pneus inférieurs... Mais je considère que je suis en partie responsable. Pour moi, c'était comme*

**En 1977, Christian Sarron est déjà pilote Sonauto Yamaha. Avec une place de vice-champion du monde 750 *(photo)*, et une victoire au GP d'Allemagne 250 à la clé.**

## « JE ME BATTAIS CONTRE MOI-MÊME »

*un challenge supplémentaire. Je ne me suis jamais plaint, je n'ai jamais rien réclamé. En fait, je me battais contre moi-même, mon challenge c'était ça. Les autres, pour moi, ce n'étaient que des points de repère. C'est pour ça que même lorsque j'ai réalisé une pole avec plus de deux secondes d'avance sur Lawson, même là, je me suis dit qu'il y avait encore 3 dixièmes à aller chercher. On peut dire que les pilotes français étaient moins bien traités, essentiellement pour des raisons de marché, car les pilotes américains et le marché qu'ils représentaient étaient prioritaires pour les Japonais. Et puis les Américains me foutaient des complexes d'infériorité... Ils avaient tous commencé vers l'âge de dix ans, voire plus tôt encore, moi c'était vingt ans ! J'avais un sacré handicap de vécu à rattraper... Roberts, que je respecte beaucoup en tant que pilote – c'était un monstre –, lui avait un complexe de supériorité, mais c'est dans leur éducation. En 1988, je me suis dit :* "Prouve-toi à toi-même que tu peux les battre, que tu peux être plus vite qu'eux." *J'ai fait cinq pole positions de suite, y compris sur des pistes que je n'aimais pas ! En course, je tombais beaucoup, alors, en 1989, je me suis motivé pour être le plus fiable possible, et résultat : en dehors de Lawson, personne n'a été aussi régulier que moi. Il me suffisait donc de réunir les pièces du puzzle pour faire une grande saison en 1990, une sorte d'apothéose avant d'arrêter ma carrière, mais malheureusement, Michelin m'a dit non pour les bons pneus : voilà deux ans de préparation foutus, je n'ai pas eu*

**▲ En 1980, c'est la dépression, la crise provoquée par les blessures et la mort de Patrick Pons.**

**▲ En 1975, Christian Sarron *(n° 62)* débute en Coupe Kawasaki Moto Revue avec fracas.**

*ma chance. Bon, il y a eu d'autres choses qui m'ont handicapé dans ma carrière, dont beaucoup de blessures, mais que ce serait-il passé si j'avais eu les mêmes armes que les Américains ? »* Christian Sarron a donc été contraint de pallier ces multiples handicaps pour faire sa place au milieu du gratin de la catégorie 500. Affronter des pilotes dont les noms rappelleront des souvenirs émus aux connaisseurs d'une époque dorée pour la catégorie 500 : Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Gardner, Kevin Magee, Randy Mamola, Kevin Schwantz, Wayne Rainey, Mick Doohan, restés dans l'histoire pour leurs exploits et leurs bastons homériques. Raymond Roche, après deux-trois saisons prometteuses, perdant définitivement l'occasion de rester aux commandes d'une machine capable d'accrocher le Top 5, Sarron se retrouve seul face à une bande d'Anglo-Saxons qui maîtrisent l'art de la glisse, une élite qu'il va pourtant tutoyer pendant six ans. Même si rien n'est simple pour lui et son



Tous droits réservés à l'éditeur

**03 JUIL 14**
Bimensuel
OJD : 21984

Surface approx. (cm²) : 3940
N° de page : 92-98

ESPACE CLICHY-IMMEUBLE AGENA 12 RUE MOZART
92587 CLICHY CEDEX - 01 41 40 33 33

Dès son retour en 500, en 1985, Sarron tutoie les stars américaines *(ici devant Lawson à Spa).*

équipe dans cette jungle du top niveau. *« En 1985, pour le premier Grand Prix de la saison à Kyalami, en Afrique du Sud, c'est lors de la première séance d'essais que je découvre ma moto. Dès la deuxième séance, je suis à 4 dixièmes de Spencer et avec Lawson, qui eux ont roulé tout l'hiver. Je découvre la moto, et l'équipe Sonauto aussi, ils essayent d'optimiser la carburation – je ne leur en n'ai pas voulu, c'étaient les conditions dans lesquelles on travaillait –, elle serre en bout de ligne droite, je m'envole – et c'est le cas de le dire puisque je me suis réveillé dans l'hélicoptère pour l'hôpital. J'ai des côtes cassées, une omoplate fêlée, une cheville tordue d'un côté, un genou de l'autre, un traumatisme crânien, mais quand je reprends mes esprits, je signe la décharge à l'hôpital. Dimanche matin, je suis toujours 3e temps, je réussis à démarrer à la poussette et je finis 5e dans un état physique terrible... Au deuxième Grand Prix, à Jarama en Espagne, je me classe 3e et puis c'est la victoire à Hockenheim devant Spencer, sous la pluie, pour la troisième GP... et à la 4e course, gamelle !* (Rire) *C'est clair, je manquais de roulage. Comme durant toute ma carrière, je n'ai pas eu de période d'apprentissage. C'est pour ça que quand j'entends aujourd'hui des gens dire :* "Il faut du temps pour apprendre", *je souris en repensant à ce que j'ai vécu au cours de mes quinze années de Grands Prix. Et par la suite, quand on m'a parlé de sophrologie, je me suis marré parce que cela faisait des années que j'en faisais de mon côté sans mettre un nom sur cette technique de visualisation. Tu sais combien de temps je mettais pour répéter un tour de circuit de cette façon ? Environ 45 minutes, pour un tour de piste qui devait durer à peu près une minute et demie ! Une minute et demie décomposée en 45 minutes ! »* Sans intention de cracher dans la soupe, Christian reste marqué par ses années en 500 et considère son parcours en 250, pourtant brillant, comme beaucoup plus fade que ce qui a suivi. *« Je suis plus fier de ce que j'ai fait en 500 que de mon titre 250, c'est ce que je ressens, car la 500, c'était un autre monde.* (Les yeux brillants) *La puissance d'une 500 2-temps, c'était un tel challenge pour un pilote ! J'en ai reparlé récemment avec Spencer ou Gardner, je leur ai dit :* "On est entre nous, dis, au moment de remettre les gaz en sortie d'épingle, t'avais pas la frousse ?" *Ils m'ont répondu tous les deux :* "Tu rigoles

## Christian Sarron Digest

Né à Clermont-Ferrand, dans le Puy-de-Dôme, le 27 mars 1955, il se lance dans la compétition motocycliste en 1975 dans le cadre de la Coupe Kawasaki Moto Revue et s'y classe 3e derrière Éric Saul et Denis Boulom. L'année suivante, sur des Yamaha TZ prêtées sur l'insistance de Patrick Pons, il participe au championnat de France et à quelques GP 250 et 350, au championnat du monde 750, ainsi qu'à des courses d'endurance sur la Kawasaki 1000 de l'importateur français. Il se classe 2e du Bol d'Or avec Denis Boulom et marque quelques points en GP. En 1977, il est pilote officiel Yamaha Sonauto aux côtés de Patrick Pons. Cette première saison est fructueuse, avec une place de vice-champion du monde 750 derrière l'Américain Steve Baker, une 7e place finale en 350 et une 14e place finale en 250, ainsi qu'une première victoire au GP d'Allemagne 250 à Hockenheim. En 1978, il termine 3e du championnat du monde 750 (une victoire à Hockenheim) et 15e du championnat du monde 350. De 1979 à 1981, que ce soit en 500 ou en 750, une suite de blessures l'empêche de s'exprimer, et la disparition de Patrick Pons durant l'été 1980 n'arrange pas les choses. Christian Sarron va rebondir en 250 où il gagne une course en 1982 (10e final, et 8e final en 350). L'année suivante, il est vice-champion du monde de la catégorie (une victoire en Suède). Et en 1984, il décroche le titre mondial à deux épreuves de la fin (ainsi que 3 victoires en Autriche, en Allemagne et en Grande-Bretagne). De 1985 à 1990, il évolue en 500 où il multiplie les coups d'éclat (victoire en 1985 à Hockenheim, en Allemagne, une piste qui lui a donc particulièrement réussi) et collectionne les places d'honneur (3e en 1985, 6e en 1986, 7e en 1987, 4e en 1988, 3e en 1989 et 9e en 1990). Il sortira de sa retraite en 1994 pour gagner au guidon d'une Yamaha le Bol d'Or avec son frère Dominique et le Japonais Yasutomo Nagaï. Ce qu'on appelle une carrière bien remplie.

6d7dc5d954d01a09a28d46947b0ab56f1458883811904ae



Tous droits réservés à l'éditeur

ESPACE CLICHY-IMMEUBLE AGENA 12 RUE MOZART
92587 CLICHY CEDEX - 01 41 40 33 33

**03 JUIL 14**
Bimensuel
OJD : 21984

Surface approx. (cm²) : 3940
N° de page : 92-98



ou quoi ? J'étais comme ça !" (Il mime les trois doigts qui se touchent en signe de frousse ultime) *Un peu trop de filet de gaz, souvent ça suffisait pour qu'on se satellise ! Le départ d'un GP 500, c'était un combat avec ta machine. Le plus dur, là où tu pouvais perdre du temps, et ça va te paraître absurde, c'était les lignes droites. J'avais enregistré qu'il fallait sortir en légère dérive de l'arrière, mais comment accélérer sans trop cabrer ? J'avais pas compris une chose : les Américains – qui n'avaient pas connu les 500 d'avant, qui étaient plus fragiles – n'hésitaient pas à faire un léger surrégime en sortie de virage, et donc quand l'avant commençait à redescendre, en appui sur les jambes, en légère dérive, moi quand je mettais la seconde, ça se levait trop, j'étais obligé de couper, eux, en phase descendante plutôt que montante, sous l'effet du petit surrégime, ils cabraient moins. Ceci dit, une fois, Roberts s'est quand même retourné en pleine attaque de ligne droite ! Alors que c'était l'un des pilotes les plus équilibristes que j'aie connus ! Accélérer en ligne droite, c'était déjà un challenge, alors tu peux imaginer le reste. Et les motos de l'époque ne pesaient que 115 kilos... Aujourd'hui, les machines de MotoGP, ça reste un vrai challenge pour les pilotes : il y a tellement de puissance, c'est une autre limonade que les Moto3 ou Moto2 ! Même s'ils ont énormément*

## « LA 500, UN COMBAT MAIS QUELS SOUVENIRS ! »

*d'assistances électroniques. Moi, je suis juste content d'avoir eu la chance de courir à mon époque. Au niveau cardiaque et stress, j'ai connu ce qu'on pouvait faire de pire* (sic), *il n'y a jamais rien eu d'aussi fort dans ma carrière... T'as vu ce qu'a dit Marquez récemment ? J'ai trouvé ça d'une grande honnêteté et d'une grande humilité. Quelqu'un lui a posé la question :* "Aimerais-tu, si c'était possible, essayer l'une des motos de Freddie Spencer ?" – *avec lequel il semble être assez copain. Il a répondu :* "J'adorerais ça, mais je suis certain que je tomberais dès le premier tour, ou alors au deuxième tour !" *Il est un peu conscient de ce que ce genre de moto est capable de faire. Je ne suis pas certain qu'il tomberait avec une telle machine, mais c'est sûr qu'il n'y a pas eu beaucoup de pilotes qui ont réussi à les maîtriser ! »* Observateur attentif des Grands Prix d'hier et d'aujourd'hui, Christian Sarron analyse précisément la chose quand on lui pose cette question : *« Un grand pilote, c'est constitué de quoi ? De folie, d'intelligence, de courage, de sang-froid ? »* Il répond : *« Tu as employé des mots parmi lesquels celui de folie. J'en ai connu des pilotes qui étaient fous ou inconscients : ils ont roulé en GP pendant un temps limité. Si tu n'as pas peur, si tu n'es pas conscient du danger, tu ne fais pas long feu dans ce métier... Aujourd'hui, avec des circuits ultra-sécurisés, avec l'électronique, certains font des choses incroyables. Par exemple, quand Marquez coupe à l'intérieur sur les bordures,*

▲ **Jean-Claude Olivier *(à gauche)*, ici en 1983, a toujours fait confiance à Christian Sarron, lequel est resté fidèle à Yamaha durant toute sa carrière.**

**Le jour du titre mondial 250 à Anderstorp, en Suède, le 12 août 1984. ▼**

*sa marque de fabrique. Nous, si on faisait ça, on était par terre tout de suite ! Les peintures et les pneus le permettent de nos jours mais à Barcelone, il a failli être battu parce que là-bas, il ne pouvait pas autant couper les bordures à l'intérieur. Moi je me suis brisé le poignet en chutant en ligne droite parce que j'avais mordu sur la peinture ! En ligne droite !... D'une manière générale, Marquez est fort parce qu'il a le courage d'y aller. Il défriche le terrain. Non, un grand pilote ne peut pas être fou ou inconscient. On ne peut pas gérer un championnat et* a fortiori *une carrière de cette manière. Mais il faut avoir l'acceptation totale du danger. Si tu ne l'as pas, c'est un frein par rapport aux autres. Pourquoi Marquez est devant ? Parce qu'il accepte de prendre plus de risques que les autres ! Il est en glisse en permanence de l'avant et de l'arrière, plus que les autres. Sa prise de risques est calculée, maîtrisée par un entraînement où là encore il risque de se blesser – c'est d'ailleurs ce qui s'est produit avant le début de cette saison. Ça revient un peu à se brûler et à enlever la main du feu... ou à la laisser un peu plus longtemps que les autres. Cette année, Lorenzo n'est pas dans le même contexte, il manque de confiance. Marquez est meilleur sur la piste parce que dans sa tête il est plus fort, mais ça peut changer très vite. Sa deuxième force, quand on le double, c'est de repasser instantanément : il repousse ses limites en permanence. J'ai connu Lawson, Roberts, Rainey, Schwantz, Gardner : ils faisaient la même chose, ils acceptaient de repousser leurs limites dans toutes les circonstances, ils réattaquaient l'adversaire s'ils se faisaient doubler. C'est pas nouveau : quand Marquez roulait en Moto2, le nombre de fois où on l'a cru par terre, et puis non, il rattrapait toujours la moto. C'est un chat. Et en MotoGP, d'ailleurs, avec une machine plus sophistiquée, il tombe moins. Au top niveau, l'électronique des MotoGP permet à des pilotes de cette pointure d'aller*

**Sarron *(n° 2)*, vice-champion du monde 250 en 1983 derrière Lavado *(n° 1)*, s'est emparé du titre l'année suivante. ▼**

6d7dc5d954d01a09a28d46947b0ab56f1458883811904ae



Tous droits réservés à l'éditeur

ESPACE CLICHY-IMMEUBLE AGENA 12 RUE MOZART
92587 CLICHY CEDEX - 01 41 40 33 33

**03 JUIL 14**
Bimensuel
OJD : 21984

Surface approx. (cm²) : 3940
N° de page : 92-98

C'est en 500 que Christian Sarron s'est forgé les souvenirs les plus marquants d'une carrière exceptionnelle.

▲ Ici à Assen en 1988, Sarron parle d'égal à égal avec Lawson et Gardner *(de gauche à droite).*

*encore plus loin, au-delà des limites connues. Ça n'empêche pas qu'il doit maîtriser le même sentiment d'appréhension. Qui existe toujours. »* Même s'il faut reconnaître qu'il y a certainement des moyens plus ordinaires de lutter contre ses angoisses, le parcours de Christian Sarron l'a vraisemblablement aidé à se guérir des siennes. Ça lui a souvent coûté cher, et son corps martyrisé le lui rappelle régulièrement. *« La douleur, elle m'a accompagné pendant quinze ans de ma vie : chaque jour, j'avais mal quelque part, chaque jour, j'étais en voie de guérison d'une blessure ou d'une autre. Arrêter d'avoir mal le jour où j'ai arrêté la course, ça a été une vraie libération. Mais j'en garde des séquelles. Je me prépare d'ailleurs à souffrir psychologiquement et à vivre une vieillesse difficile. » (Sourire)* Pour le reste, il a, à sa façon, combattu ses vieilles peurs d'enfant ou d'adulte, toujours plus près des limites. *« Pour vaincre ma peur du vide, j'ai fait mon premier saut en chute libre seul, j'ai imposé ça aux moniteurs qui ensuite se sont pris un sacré savon, parce que c'est strictement interdit* (sic) *; de la même manière, j'ai peur de l'eau, eh bien j'ai plongé à Cape Point, en Afrique du Sud, dans les courants froids où se baladent régulièrement de grands requins blancs, sans apprentissage, sans rien. Selon moi, au bout du compte, maîtriser ses angoisses et ses peurs, c'est le vrai challenge de la vie. À 14 ans, à vélo, je cherchais les montées les plus fortes, les descentes les plus raides. À 11 ans et demi, j'ai fait une balade de 137 km à vélo, juste pour me prouver que je pouvais y arriver...* (Rire) *Je suis un privilégié d'avoir vécu de ma passion, mais il faut transmettre son expérience. J'ai toujours aidé les autres, le premier ça a été mon frère, y compris financièrement, puis Morillas, Costes, à des niveaux tous différents. Je considère que j'ai eu la chance de rencontrer Patrick Pons, qui m'a mis sur les rails. Mon parcours est unique, je suis un autodidacte, j'ai côtoyé des gens comme Spencer, Gardner, Schwantz, Lawson ou Rainey, j'ai roulé sur ces 500 à moteur hurleur, bref, c'est une expérience que j'estime avoir le devoir de transmettre.* (Il nous montre des photos de ses petits protégés, âgés de 12 ou de 9 ans, avec un grand sourire) *J'ai connu dans les années 70 la moto plutôt impopulaire, confinée dans sa bulle, puis dans les années 80 une sorte de boom de la moto, il y avait des papiers dans* L'Équipe, *des reportages télévisés, des magazines de mode qui s'y intéressaient, on m'avait même proposé de faire une pub télévisée pour du déodorant, j'ai refusé ! Ça allait contre mes principes, ils n'en revenaient pas ! À une époque, il y a eu un engouement certain autour de la course moto en France, c'est retombé aujourd'hui. Mais si on avait un ou deux pilotes français au top niveau, ça pourrait relancer le truc. Il ne faudrait pas grand-chose pour que ça reparte. »* ■

## L'état de grâce

« Je l'ai connu à quelques occasions, des moments durant lesquels tu te conditionnes, où tu te mets dans un état second. Là où je l'ai le plus souvent ressenti, ce fut sur des phases courtes, au moment des essais chronos. Tu fais ce que tu veux de ta moto, le danger n'existe plus à ce moment-là ou plutôt tu fais comme s'il n'existait pas. C'est un corps à corps avec sa machine, avec laquelle, en même temps, tu ne fais plus qu'un, la moto est comme un prolongement de son pilote. Sur une course complète, je me souviens d'Anderstorp, en Suède, en 1989. Pourtant, je n'aimais pas ce circuit, mais j'avais justement travaillé spécialement dessus pour l'adopter. Je rate complètement mon départ, comme ça m'est arrivé beaucoup trop souvent dans ma carrière. C'est l'année d'Eddie Lawson sur Honda, Wayne Rainey et lui jouent le titre. Deux des plus grands pilotes que j'aie jamais connus. Le GP de Suède devait déterminer lequel des deux serait champion. Je suis revenu à battant le record du tour à chaque tour ! Je ressens encore les sensations physiques que j'ai éprouvées ce jour-là. Je suis revenu sur Wayne, un pote, et j'ai coupé pour ne pas perturber son explication avec Lawson, qui était quelques longueurs devant. Mais Wayne est tombé, j'ai dû faire un écart pour ne pas lui rouler dessus et je n'ai pas pu reprendre Lawson qui, du coup, avait une centaine de mètres d'avance alors qu'il restait deux tours de course. Tous les tours, dans chaque virage, j'étais en permanence à la limite de l'avant et de l'arrière, partout en légère glisse ; un observateur n'aurait rien vu à l'œil nu : j'ai été en permanence sur le fil du rasoir et je descendais systématiquement le record du tour. Ce jour-là, je considère que ça reste la plus belle performance moto de ma carrière, la plus pure. Sinon, il y a aussi ma pole position à Spa en 1988, où j'ai mis Lawson à plus de deux secondes. C'est là où j'ai été le plus proche la perfection, après laquelle j'ai couru tout au long de ma carrière. En 250 aussi, j'ai connu des états de grâce mais quelque part, c'était des motos trop faciles, je n'en retire pas la même satisfaction. »

6d7dc5d954d01a09a28d46947b0ab56f1458883811904ae



Tous droits réservés à l'éditeur